

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

10/2021



Warszawski Transport Publiczny

Święto inne niż wszystkie





zarejestruj się

Jesienne biletobranie



KUP BILET DŁUGOOKRESOWY AKTYWUJ GO I WYGRAJ BILET 30-DNIOWY

Drugi etap konkursu
18-31 października 2021 r.





ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE

Regulamin konkursu dostępny jest na
jesiennebiletobranie.wtp.waw.pl

Kontakt:
jesiennebiletobranie@ztm.waw.pl
Zarząd Transportu Miejskiego
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

AKTUALNOŚCI

4 Autobusem C40 na cmentarz
4 Nowe przystanki na ulicy J. Ostroroga
5 Nowe siedzenia w WTP
6 Od dziurkaczy do elektronicznych kasowników – 20 lat Warszawskiej Karty Miejskiej
7 #projektuj z WTP Warszawską Kartę Miejską
8 Konkurs: przygotujcie się na biletobranie
9 Dobry sezon Warszawskich Linii Turystycznych
10 Tramwaj na Modlińskiej
12 Stacja metra Młynów liderem dostępności 2021
13 Elektromobilne miasta: Warszawa świeci przykładem
15 Pasażer pyta o czystość – ZOM odpowiada

FOTOREPORTAŻ

18 WTP dla małych ...i dużych

TEMAT NUMERU

20 Święto inne niż wszystkie
27 Trzy dni w pełnej gotowości
28 Czasem słońce, czasem deszcz

WTP W PRAKTYCE

30 Spotkajmy się w szkole

HISTORIA

31 Autobus z szelkami



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
W WARSZAWIE
ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny:
Łukasz Majchrzyk, Wiktor Paul, Leszek Peczyński, Magdalena Potocka

Opracowanie graficzne, skład i łamanie:
Agnieszka Buszka

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka iZTM)
www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Akcja „Znicz" to największe, coroczne wyzwanie, przed jakim staje Warszawski Transport Publiczny. Na linie cmentarne wyjeżdża ponad 500 autobusów i ponad 50 tramwajów, które dowożą pasażerów na stołeczne nekropolie w okresie Wszystkich Świętych.

W zeszłym roku na kilka godzin przed tym dniem, rząd zdecydował o zamknięciu cmentarzy i specjalne autobusy WTP pozostały w zajezdniach. W tym roku dodatkową komunikację przygotowaliśmy na trzy dni czyli na 30 i 31 października oraz na 1 listopada. Ruch jest olbrzymi, bo też potrzeby są niezwykłe. Zarząd Transportu Miejskiego wspólnie z operatorami organizują sprawny transport dla tysięcy warszawiaków i gości, którzy chcą odwiedzić groby bliskich osób. Na niektóre przystanki autobusy podjeżdżają częściej niż co minutę. Warto też pamiętać, że akcja „Znicz" to nie tylko praca kierowców, motorniczych i maszynistów, ale też wysiłek wielu osób, kierujących ruchem autobusów. Stoją w okolicach przystanków, podpowiadają gdzie wozy mają się podstawić, kiedy mogą odjechać, a jeśli trzeba, to cierpliwie odpowiadają na pytania podróżnych. Ta praca wymaga uwagi, bo cały czas na pętli pojawiają się pasażerowie i nieustannie odbywa się ruch autobusów. Dodatkowym, bardzo dużym utrudnieniem, może się też okazać deszczowa pogoda.

W najnowszym numerze przypominamy też kawałek historii warszawskich trolejbusów. Przez wiele lat były one ważną częścią stołecznej komunikacji, chociaż często miały „pod górkę". Nie mogły się doczekać własnej, porządnej zajezdni i musiały się mieścić w zniszczonych w czasie Powstania Warszawskiego budynkach przy Łazienkowskiej. Kiedy nadeszły lepsze czasy i wyrosła zajezdnia przy ulicy Chełmskiej, to niedługo później po raz pierwszy podjęto decyzję o rezygnacji z tego środka transportu. Na Chełmską wprowadziły się autobusy. Pod koniec lat 70. władze państwowe podjęły decyzję o przywróceniu trolejbusów i budowie ich nowego „domu". I znów budowa wlokła się w nieskończoność. Poznajcie historię warszawskich zajezdni trolejbusowych.

Życzymy przyjemnej lektury

Autobusem C40 na cmentarz

Uruchomiliśmy pierwszą autobusową linię cmentarną. Już od soboty, 16 października, na Cmentarz Północny kursują autobusy C40.

Wielu mieszkańców Warszawy i odwiedzających stolicę podczas święta Wszystkich Świętych, chce już wcześniej przyjechać na groby swoich bliskich. Dlatego od 16 października uruchomiliśmy linię **C40** na największą warszawską nekropolię:

C40: METRO MŁOCINY – J. Kasprowicza – Sokratesa – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. – CM.PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD. – Wólczyńska – Estrady – Dziekanowska – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.

Autobusy linii C40 kursują do 2 listopada. ■



Nowe przystanki na ulicy J. Ostroroga

Od soboty, 16 października autobusy linii 103 wróciły na swoją trasę ulicą J. Ostroroga. Podstawową trasą dojadą również do pętli Kolejowa.

Zakończył się jeden z etapów budowy pętli autobusowej przy ulicy J. Ostroroga i ulica ta została otwarta dla ruchu od Tatarskiej do Wawrzyszewskiej. Dzięki temu autobusy linii 103 od początku kursowania w sobotę, 16 października jeżdżą tu w obu kierunkach swoją podstawową trasą. Zatrzymują się na dotychczasowych przystankach: Sołtyka 01 i 02, Kozielska 01 i 02 oraz Tatarska 01 i 02. Przystanki Ostroroga 01 i 02 zmieniły swoje lokalizacje – zostały przesunięte ok. 170 metrów w stronę ulicy Obozowej. Są też dwa nowe - Powązki-VI Brama 01 i 02.



Również od 16 października autobusy linii 103 dojeżdżają swoją podstawową trasą do pętli Kolejowa. Zakończył się tu etap budowy wodociągu, na ulicy Tunelowej i I. Prądzyńskiego. Do pętli autobusy dojeżdżają tu trasą: S. Krzyżanowskiego, Szarych Szeregów i Brylowską. Ponownie podjeżdżają na przystanki Krzyża-nowskiego 01 i Brylowska 01. Uwaga, nadal nie dojeżdżają do Dworca Zachodniego.

Nowe miejsce dla autobusów

W pobliżu skrzyżowania ulicy Wawrzyszewskiej i J. Ostroroga budujemy nową pętlę autobusową. W ramach inwestycji zaplanowaliśmy także przebudowę ok. 400 m odcinka ulicy. Ten etap prac właśnie się zakończył, nadal nieprzejezdna pozostała ulica Wawrzyszewska.

Przebudowane zostały podziemne instalacje, jest nowy chodnik wzdłuż muru cmentarza, przejścia dla pieszych z azylami, droga dla rowerów, zjazdy. Jezdnia ma nową nawierzchnię wraz z podbudową. I co najistotniejsze, wybudowaliśmy dwa nowe przystanki: POWĄZKI-VI BRAMA 01 – po zachodniej stronie ulicy J. Ostroroga, przed skrzyżowaniem z Wawrzyszewską oraz POWĄZKI-VI BRAMA 02 – po stronie Cmentarza Powązkow-

skiego, za skrzyżowaniem z ulicą Wawrzyszewską. Przystanki, które do tej pory były przy siedzibie Żandarmerii Wojskowej (czyli Ostroroga 01 i 02) zostały przeniesione bliżej bramy Cmentarza Powązkowskiego. Dzięki tym zmianom korzystanie z Warszawskiego Transportu Publicznego będzie łatwiejsze. Od soboty 16 października zatrzymują się na nich autobusy linii 103, które wróciły w tym rejonie na swoją stałą trasę.

Nadal trwają prace przy przebudowie fragmentu ulicy Wawrzyszewskiej i budowie samej pętli autobusowej.

Nowa wolska pętla autobusowa będzie miała dwa perony o długości 60 i 40 m – staną tam dwa autobusy 12-metrowe i trzy 18-metrowe. Wybudowane zostaną nowe chodniki i parking dla rowerów. Zaplanowano wiaty i miejsca do zamontowania czterech ładowarek dla autobusów elektrycznych. Infrastruktura pętli będzie dostosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami – zostaną zamontowane pasy prowadzące i pola uwagi.

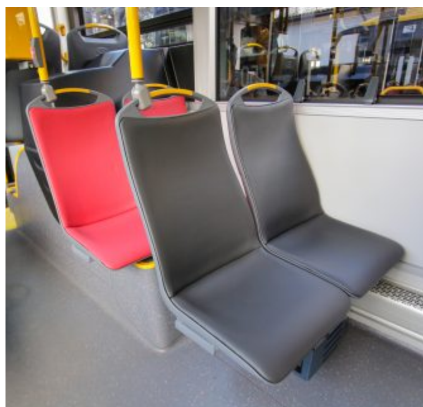
Obecna pętla Młynów przy ulicy Płockiej jest za mała, aby pomieścić kilka autobusów przegubowych. Autobusy obecnie kończące i zaczynające na niej kursy zostaną przeniesiemy na nową pętlę po zakończeniu inwestycji. ■



Nowe siedzenia w WTP

Przetestujemy nowe siedzenia w pojazdach Warszawskiego Transportu Publicznego – w kilku autobusach będą fotele pokryte ekoskórą. Czekamy na opinie pasażerów.

16 października na trasy wyjechały dwa autobusy z nowymi siedzeniami. Są to nowe 12-metrowe Solarisy Komunikacji Miejskiej Łomianki, które skierowaliśmy do obsługi trasy linii 110, 150 i 250. Siedzenia są w nich pokryte skórą ekologiczną w kolorze szarym lub czerwonym. Taki materiał jest stosowany z powodzeniem w wielu europejskich krajach, m.in. w Niemczech (Monachium), Estonii (Tallin), Czechach (Praga, Ostrawa), Słowacji (Bratysława), Szwajcarii (Bazylea).



Jest sprężysty, wytrzymały i trwały. Takie pokrycia są produkowane w szerokiej gamie kolorów; my zdecydowaliśmy się na szary – barwę stonowaną, neutralną, przyjemną dla oka i pasująca do koloru wnętrz pojazdów, które są utrzymane w szaro-niebieskiej tonacji oraz czerwony – nawiązujący do obecnej barwy siedzeń.

Doświadczenia epidemii COVID-19, czyli obsługa pojazdów po zjeździe do zajezdni – dezynfekcja, czyszczenie powierzchni, których dotykają pasażerowie, czyszczenie pokrycia siedzeń – pokazała, że utrzymanie foteli z tkaninową tapicerką w odpowiedniej higienie jest trudne i czasochłonne. Spodziewamy się, że w przypadku foteli z ekoskóry będzie to efektywniejsze.

Wspólnie z naszymi operatorami chcemy przetestować nowy rodzaj pokrycia siedzeń. W listopadzie dwa autobusy na ulice wyślą Miejskie Zakłady Autobusowe, w końcu roku dziesięć tramwajów (pięć Swingów i pięć składów pochodnych typu 105N) przygotują Tramwaje

Warszawskie. Testowanie potrwa co najmniej rok, dzięki czemu sprawdzimy nowe siedzenia w różnych porach roku, przy różnych warunkach atmosferycznych.

Jesteśmy ciekawi opinii pasażerów o takim pokryciu foteli. Swoje opinie prosimy zgłaszać do Zarządu Transportu Miejskiego na adres ztm@ztm.waw.pl. ■

Od dziurkaczy do elektronicznych kasowników – 20 lat Warszawskiej Karty Miejskiej

Pierwszy bilet został wgrany na Warszawską Kartę Miejską 1 października 2001 roku o godz. 7.31. WKM, początkowo niebieski, z czasem czerwony plastikowy prostokąt, na którym kodujemy bilety Warszawskiego Transportu Publicznego kończy 20 lat.

Zarząd Transportu Miejskiego rozpoczął działalność 1 stycznia 1992 roku z „odziedziczonym" po Miejskich Zakładach Komunikacyjnych systemem biletowym. Pasażerowie mieli do dyspozycji papierowe, kasowane w kasownikach-dziurkaczach bilety jednorazowe i bilety miesięczne w postaci znaczka-naklejki i „legitymacji" ze zdjęciem. Sieć sprzedaży była dość mała – bilety jednorazowe można było kupić w kioskach, ale już po miesięczne trzeba było udać się do jednego z kilku punktów w mieście. Problemami, z jakimi borykał się ZTM była skala fałszerstw. Pasażerowie nigdy nie mieli pewności, czy kupili bilet oryginalny, czy podrobiony.

Dość szybko, bo już w roku 1994 zapadła decyzja o wprowadzeniu nowoczesnego i szczelnego systemu biletowego. O jego kształcie miało decydować m.in. planowane otwarcie odcinka pierwszej linii metra. Przy wejściu na stacje miały być bramki, które otwierałyby się po pozytywnej weryfikacji biletu. Rozwiązanie – bilety z paskiem magnetycznym, zaoferowane przez francuską firmę Monetel, wybrano w 1994 roku. Pięć lat później pasażerom oddano do użytku pierwszy element systemu – w pojazdach zainstalowano nowe kasowniki, a papierowe bilety zastąpiono kartonikami z paskiem magnetycznym. Jednocześnie rozpoczęto przygotowania do wdrożenia – jako nośnika biletów – elektronicznej karty zbliżeniowej. W 2000 roku w metrze ustawiono bramki. Rok później pasażerowie zaczęli używać pierwszych Warszawskich Kart Miejskich.

Początkowo na awersie karty należało wpisać swoje imię i nazwisko oraz numer dokumentu tożsamości. Było to niezbędne, ponieważ bez czytelnych informacji o właścicielu, z jedną kartą mogłoby podróżować wiele osób. Na dłuższą metę rozwiązanie to jednak nie sprawdziło się. Dane pasażerów ścierały się, a często po prostu zapominali oni o podpisaniu nośnika biletów. Podjęto więc decyzję o usprawnieniu systemu i wprowadzeniu na karcie obowiązkowego zdjęcia oraz wydrukowanego imienia i nazwiska. Proces wymiany kart rozpoczęto w 2008 roku i trwał on do końca 2009 roku. Od stycznia 2010 roku kodowanie biletów jest możliwe tylko na spersonalizowanych Warszawskich Kartach Miejskich. Na takiej karcie można zapisać także uprawnienia Karty



warszawianki/warszawiaka, czy do bezpłatnych przejazdów np. dla uczniów szkół podstawowych, seniorów.

Warszawskie Karty Miejskie – oprócz tego, że są po prostu nośnikiem biletów – są także chętnie kolekcjonowane. Szczególnie poszukiwane są unikalne wzory, wprowadzane ze szczególnych okazji. Od kilku lat, w ramach finałów Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, Zarząd Transportu Miejskiego wystawia na licytację karty o unikatowych wzorach z wgranymi biletami długookresowymi. I każdego roku cieszą się one dużym zainteresowaniem. W tym roku za cztery karty kolekcjonerzy zapłacili łącznie 1 993 zł. Pieniądze trafiły na konto WOŚP-u, która podczas tegorocznego finału zbierała środki na zakup aparatury medycznej dla oddziałów dziecięcej laryngologii, otolaryngologii i diagnostyki głowy.

W ciągu ostatnich 13 lat, czyli od momentu rozpoczęcia wyrabiania kart spersonalizowanych, wydano ich prawie 2 mln sztuk.

Na stronie ztm.waw.pl w zakładce „20 lat historii Warszawskiej Karty Miejskiej" można zobaczyć, jakie karty na przestrzeni lat były w obiegu.

#projektuj z WTP Warszawską Kartę Miejską

Dwadzieścia lat temu, 1 października 2001 roku, zakodowano pierwszą Warszawską Kartę Miejską. Z tej okazji zapraszamy do wzięcia udziału w jubileuszowym konkursie na wzór Warszawskiej Karty Miejskiej. Nagrodą są 90- i 30-dniowe bilety.

„#projektujzWTP" to nazwa konkursu przygotowanego z okazji 20. rocznicy uruchomienia w Warszawie nowego systemu biletowego i wydania pierwszej Warszawskiej Karty Miejskiej.

Zapraszamy do zaprojektowania wzoru karty nawiązującego do ekologicznego charakteru komunikacji miejskiej. Projekt powinien być przygotowany w rozmiarze 85x54 mm (1003x639 pikseli) w orientacji poziomej. Prace (zapisane w formatach pdf, jpg lub png; w rozdzielczości co najmniej 72 DPI) należy przesyłać do 31 października na adres promocja@ztm.waw.pl.

Komisja konkursowa wybierze trzy zwycięskie wzory. Nagrodą za zdobycie pierwszego miejsca będzie 90-dniowy bilet imienny ważny w 1. i 2. strefie biletowej. Laureaci 2. i 3. miejsca otrzymają bilety 30-dniowe.

Wyniki konkursu zostaną ogłoszone do 15 listopada na profilach Warszawskiego Transportu Publicznego na Facebooku i Instagramie, a wręczenie nagród odbędzie się w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego do końca tego roku.

Szczegółowe informacje o zasadach udziału w konkursie są dostępne w regulaminie opublikowanym na stronie ztm.waw.pl.

Konkurs: przygotujcie się na biletobranie

W październiku mamy dla naszych pasażerów przyjemną niespodziankę. 18 września ruszył II etap konkursu „Jesienne biletobranie". W obu etapach do zgarnięcia jest co najmniej 315 biletów 30-dniowych.

Darmowe bilety wyrastają już jak grzyby po deszczu. Jak można je zebrać? Rozpoczęliśmy II etap konkursu dla naszych pasażerów, który trwa od 18 do 31 października 2021 r.

Do II etapu mogą przystąpić osoby, które na swojej spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej lub innym nośniku mają zakodowany i aktywowany bilet kupiony nie wcześniej niż 1 października 2021 r.

Do Konkursu można się zgłosić wypełniając formularz zgłoszeniowy na dedykowanej do tego stronie https://jesiennebiletobranie.wtp.waw.pl i podając 11-cyfrowy numer swojej karty. Należy pamiętać, że każdy uczestnik może dokonać jednego zgłoszenia w czasie trwania całego konkursu tj. od 16 września do 31 października 2021 r.

Co dalej? Trzeba być czujnym, bo codziennie o godz. 09.00 będziemy na stronie konkursu informować o godzinie rozpoczęcia rejestracji kart w danym dniu. Rejestracja kart będzie się rozpoczynała o różnych porach dnia, ale zawsze zakończy się o godzinie 23:59. Decyduje znana wszystkim zasada „Kto pierwszy, ten lepszy" - zwycięzcy będą wyłaniani według kolejności prawidłowych zgłoszeń.

Nagrodami w Konkursie są bilety 30-dniowe normalne lub ulgowe. Każdy zwycięzca dostanie bilet ważny w strefie pierwszej, drugiej lub pierwszej i drugiej w zależności od biletu, jaki ma zakodowany na karcie (będzie taki sam). Po odbiór nagrody należy zgłosić się osobiście do jednego z Punktów Obsługi Pasażerów wraz z kartą wskazaną podczas rejestracji.

Więcej informacji na stronie konkursu w zakładce Regulamin. ■

Dobry sezon Warszawskich Linii Turystycznych

W tym roku z atrakcji Warszawskich Linii Turystycznych skorzystało ponad 130 tys. warszawiaków i turystów. To był dobry sezon – pasażerów było nawet więcej niż w 2019 r.

Wraz z początkiem maja rozpoczął się 13. sezon Warszawskich Linii Turystycznych, które towarzyszyły mieszkańcom stolicy i gościom do końca września. W tym roku promami, statkiem, zabytkowymi tramwajami i autobusami oraz koleją wąskotorową podróżowały 130 492 osoby. To więcej o ponad 6 tys. osób niż w 2019 roku czyli przed pandemią COVD-19 - wtedy było to 123 840 osób.

Na wodzie…

Niesłabnącą popularnością cieszyły się atrakcje znane od początku Warszawskich Linii Turystycznych czyli promy i rejs statkiem do Serocka. W tym roku promy „Pliszka", „Słonka" i „Wilga" łączyły brzegi Wisły w trzech miejscach – pomiędzy Cyplem Czerniakowskim a Saską Kępą, wzdłuż mostu Józefa Poniatowskiego na plażę „Poniatówka" nieopodal Stadionu Narodowego oraz między Podzamczem-Fontannami a praskim brzegiem na wysokości ZOO. W maju, czerwcu i wrześniu wypływały w weekendy i dni świąteczne, a w wakacje – codziennie. Podczas tegorocznego sezonu przeprawiło się nimi przez rzekę ponad 107,5 tys. pasażerów.

Po rocznej przerwie na wody Kanału Żerańskiego i Jeziora Zegrzyńskiego wrócił statek „Zefir" do Serocka. Na wycieczkę można było wybrać się w lipcowe, sierpniowe i wrześniowe weekendy. Z takiej możliwości skorzystało prawie 2,4 tys. osób.

Tradycyjnie już flota Warszawskich Linii Turystycznych włączyła się w obchody rocznicy wybuchu Powstania Warszawskiego. Promy, udekorowane w biało-czerwone barwy, wzięły udział w uroczystym rejsie „Wisła. Godzina W". „Zefir" zabrał powstańców na wyjątkowy rejs do Serocka.

…i lądzie

Podczas letnich miesięcy na stołecznych ulicach nie mogło zabraknąć zabytkowych tramwajów i autobusów. Zabytki Tramwajów Warszawskich kursowały w weekendy od końca czerwca do końca sierpnia. Na ulicach można było zobaczyć tzw. „berlinki", wagony zaprojektowane specjalnie dla Warszawy, które zostały wywiezione do Berlina podczas II wojny światowej. Po jej zakończeniu odzyskano je i sprowadzono z powrotem do stolicy. Na trasie jeździły również tramwaje typu N. Najstarszy z nich kursował na linii 30, która została uruchomiona w 1949 roku wraz z otwarciem Trasy W-Z. W wakacje tramwaje linii T wyruszały z pl. G. Narutowicza, przeprawiały się mostem Józefa Poniatowskiego na Pragę i mostem Śląsko-Dąbrowskim





wracały do Śródmieścia i na Ochotę. Na przejażdżkę nimi wybrało się prawie 8 tys. osób.

Od trzech lat linii T towarzyszy turystyczna linia tramwajowa 36 i autobusowa 100. Tramwaje linii 36 rozpoczynały kursy na pl. G. Narutowicza i ulicami Ochoty oraz Śródmieścia dojeżdżały na zielony Żoliborz. Zabytkowe wozy 13N „parówki" oraz wciąż „żywe" na stołecznych ulicach 105N „akwaria" podjeżdżały na przystanki w maju, czerwcu i wrześniu – w weekendy, a w wakacje – codziennie.

Zabytkowe autobusy linii 100 wyruszały z przystanku Centrum i przez pl. marsz. J. Piłsudskiego i Miodową docierały do Muzeum Żydów Polskich POLIN. Dalej jechały Wisłostradą obok Multimedialnego Parku Fontann, po czym przejeżdżały na Pragę i mostem Józefa Poniatowskiego docierały do ronda Ch. de Gaulle'a i palmy, dalej do Łazienek Królewskich i przez Marszałkowską Dzielnicę Mieszkaniową wracały do centrum. Na objazdową wycieczkę po Warszawie na pokładzie ikarusa lub berlieta wybrało się ponad 9,7 tys. osób.

Tegoroczną ofertę Warszawskich Linii Turystycznych zamykała Piaseczyńsko-Grójecka Kolej Wąskotorowa. Od maja do września w soboty można było wybrać się na przejażdżkę wąskotorówką z Piaseczna do Tarczyna i z powrotem. Pociągi robiły postój w Runowie, gdzie przygotowano miejsce na aktywny wypoczynek na świeżym powietrzu i posiłek. Do Piaseczna dowoziły zabytkowe autobusy linii 51, kursujące śladami warszawskich trolejbusów. Na wycieczkę po wąskim torze skusiło się prawie 2,7 tys. osób.

Dziękujemy za wspólne podróżowanie i poznawanie Warszawy. Zapraszamy za rok! ■



Tramwaj na Modlińskiej

Tramwaje Warszawskie ogłosiły przetarg na Studium techniczno–ekonomiczne nowej linii tramwajowej wzdłuż ulicy Modlińskiej. Wybrany wykonawca będzie miał ponad 300 dni na przygotowanie dokumentacji.

Studium techniczno–ekonomiczne to początek przygotowań do budowy nowej linii tramwajowej. Nim robotnicy wbiją pierwszą łopatę na budowie, będzie trzeba jeszcze przeprowadzić analizę oddziaływania inwestycji na środowisko, przygotować projekt budowlany i dostać pozwolenie na budowę. Najważniejsze jednak jest pozyskanie funduszy na inwestycję, np. ze środków UE – ale żeby móc z nich korzystać, potrzebna jest szczegółowa dokumentacja.

Jaka będzie nowa trasa?

Planowana linia tramwajowa wzdłuż Modlińskiej będzie przedłużeniem trasy, która biegnie ulicą Jagiellońską, wzdłuż terenu dawnej fabryki samochodów FSO i kończy się pętlą pod trasą Armii Krajowej. Dalej pobiegnie ona nad Kanałem Żerańskim i wzdłuż ulicy Modlińskiej, aby połączyć się z trasą z Młocin na Winnicę. Wykonawca dokumentacji zaproponuje, jak

mają przebiegać nowe tory przez węzeł drogowy ulicy Jagiellońskiej i trasy AK. To jedno z bardziej skomplikowanych zadań, bo być może nie obejdzie się bez przebudowy niektórych estakad. Tańsze rozwiązanie może polegać na obejściu torami całego węzła od zachodu wzdłuż brzegu Wisły.

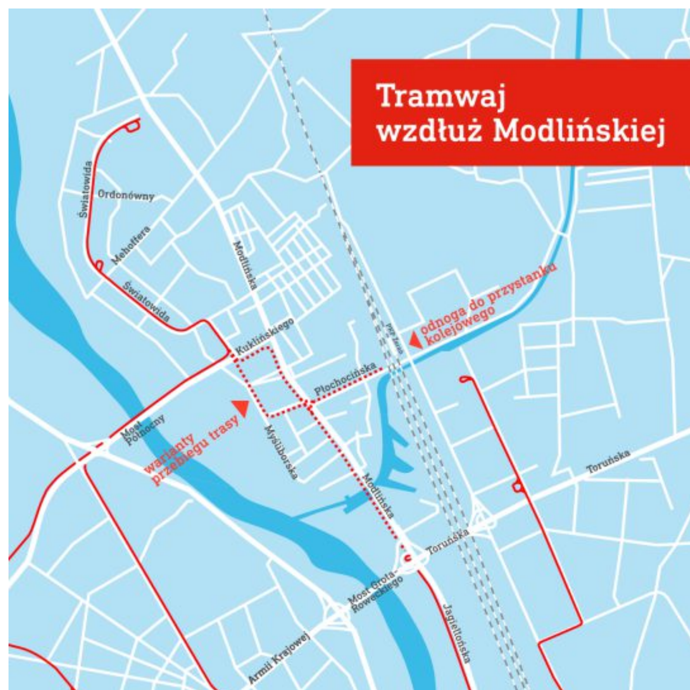
Studium pomoże też wybrać wariant przebiegu trasy przez nowe osiedla na Starych Świdrach. Tory pobiegną prosto wzdłuż ulicy Modlińskiej do al. płk. R. Kuklińskiego albo przez Myśliborską, bliżej planowanych nowych osiedli na terenach dawnej fabryki domów. Tramwajarze zakładają także możliwość budowy dodatkowej trasy do przystanku kolejowego Warszawa Żerań, a także pętli dla tramwajów i autobusów wraz z parkingiem przesiadkowym przy ulicy Familijnej. Inwestycja będzie mogła być podzielona na etapy – które z nich zostaną zrealizowane i w jakiej kolejności, zależeć będzie od funduszy spółki. Wykorzystana zostanie także ekspertyza techniczna, dzięki której sprawdzono, jak wykorzystać istniejący most nad Kanałem Żerańskim.

Planowana trasa uwzględniona została w koncepcjach urbanistycznych w ramach przeprowadzonych warsztatów „Osiedla Warszawy". W opracowaniach dla terenów Polfy Tarchomin, a także obszaru Starych Świdrów, tramwaj wskazano jako podstawową formę obsługi tego obszaru przez transport publiczny. Realizacja trasy tramwajowej stanowi warunek rozwoju tej części stolicy – w szczególności dla obszaru Starych Świdrów.

Inwestycje tramwajowe w stolicy

To były trzy pracowite kwartały dla miejskiej spółki. Otworzono nową trasę do Winnicy. Po serii odwołań, które w większości zakończono umorzeniem, oddaleniem lub odrzuceniem, wkrótce będzie można podpisać umowę na budowę nowej trasy na ulicy M. Kasprzaka. Przygotowywana jest budowa nowej zajezdni na Annopolu. Ogłoszono przetarg na budowę tramwaju do Wilanowa. A pierwsze ze 123 nowo zamówionych tramwajów Hyundai już przewiozły pierwszy raz warszawiaków.

Tramwaje Warszawskie prowadzą też prace nad projektami budowlanymi kolejnych tras tramwajowych – między innymi trasy na Gocław i dalszymi fragmentami magistrali tramwajowej Wola – Wilanów (przygotowywane inwestycje mają szanse na finansowanie z nowych środków UE na lata 2021–2027). Złożono też wnioski o decyzję środowiskową na budowę tras na Zieloną Białołękę i na al. Wilanowskiej. ■



Stacja metra Młynów liderem dostępności 2021

Syntezatory mowy w windach, mapy tyflograficzne, monitory o wysokim kontraście – te i inne rozwiązania zastosowane na stacji metra Młynów zadecydowały o przyznaniu jej przez Stowarzyszenie Przyjaciół Integracji wspólnie z Towarzystwem Urbanistów Polskich, tytułu Lidera Dostępności.

Konkurs „Lider Dostępności", zorganizowany po raz pierwszy w 2015 r., to jedno z najważniejszych wydarzeń promujących w Polsce ideę projektowania uniwersalnego czyli zapewniającego komfort i bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom budynków lub przestrzeni, także osobom ze szczególnymi potrzebami. Pierwszą nagrodę w kategorii „Obiekt użyteczności publicznej" przyznano właśnie stacji metra M2 Młynów.

Stacja dla wszystkich

Stacja odcinka zachodniego linii drugiej metra Młynów od początku projektowana była pod kątem zastosowania rozwiązań zwiększających dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Osoby mające problemy z mobilnością mogą bez trudu dostać się windami na stację. Znajdziemy w niej mapy tyflograficzne, opisane alfabetem Braille'a, co ułatwia orientację w przestrzeni stacji osobom niewidomym. Kolejnym ułatwieniem są ścieżki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących korzystających z lasek. Trasy prowadzą od wejścia do wind, map, biletomatów, toalet, jednej z bramek i na





perony. Na poręczach schodów zastosowano informację w alfabecie Braille'a o miejscu, do którego prowadzą.

Mamy tu także nowe rodzaje bramek wejściowych. Pozbawione kołowrotków są przyjaźniejsze dla osób poruszających się na wózkach. Na końcu każdej z linii bramek znajduje się jedna szersza ułatwiająca wejście do strefy biletowej metra. Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sposób trwały oznakowano kontrastowym kolorem strefę bezpieczną, jest także pas świetlny wyznaczający krawędź peronu oraz pas wypukłych guzków.

Autorami projektu architektonicznego jest pracownia Biuro Projektów Kazimierski i Ryba, zaś inwestorem jest m.st. Warszawa, reprezentowane przez Zarząd Transportu Miejskiego.

40 zgłoszeń

Do konkursu „Lider Dostępności 2021" zgłoszono blisko 40 obiektów. Kapituła konkursu przyznała 8 nagród i 2 wyróżnienia. Podczas finałowej gali, która odbyła się 13 października, wręczono nagrody w następujących kategoriach:

- Architekt/urbanista: Krzysztof Chwalibóg
- Przestrzeń publiczna – wyróżnienie: Park Miejski w Starogardzie Gdańskim
- Duży obiekt użyteczności publicznej: stacja metra Młynów w Warszawie
- Obiekt usług lokalnych: Przedszkole Miejskie nr 20 im. Smoka Felusia w Mielcu oraz Szkoła Podstawowa nr 174 z Oddziałami Integracyjnymi im. Tadeusza Kościuszki w Warszawie Wesołej, wyróżnienie: budynek terapeutyczno-edukacyjny w Mikoszowie
- Obiekt biurowo-handlowy: „Nowy Targ" we Wrocławiu oraz Varso Place w Warszawie
- Obiekt mieszkalny/hotelowy: Dom Marzeń w Gdyni
- Obiekt zabytkowy: Muzeum Emigracji w Gdyni ■

Elektromobilne miasta: Warszawa świeci przykładem

W rankingu największych polskich miast stolica zwyciężyła w dwóch z czterech kategorii – transporcie elektrycznym i transporcie zbiorowym, a w przypadku transportu rowerowego też jest na podium.

Fundacja Promocji Pojazdów Elektrycznych i Polityka Insight przygotowały ranking, w którym wzięły pod lupę 50 największych, polskich miast. Opracowanie porównuje je pod względem wprowadzanych rozwiązań na rzecz elektromobilności i transportu zeroemisyjnego. Działania miast zostały zmierzone za pomocą 27 mierników podzielonych na pięć obszarów działania samorządów:

1) transport elektryczny,
2) transport rowerowy,
3) ułatwienia dla elektromobilności,
4) transport zbiorowy
5) czyste powietrze.

Stolica zwyciężyła w pierwszej i czwartej kategorii, a w przypadku transportu rowerowego zajęła trzecią pozycję.

Transport elektryczny

Warszawa najlepiej poradziła sobie w liczbie stacji ładowania oraz, co nas cieszy, stopniu elektryfikacji komunikacji miejskiej. W przypadku transportu zbiorowego ważna była dostępność metra, ale także rozbudowana sieć tramwajów i połączenia kolejowe. Katowice w tej kategorii zajęły miejsce drugie, a Łódź i Rzeszów ex aequo trzecie. Stolica znalazła się również na podium pod względem udziału aut elektrycznych we flocie urzędu miasta – z niemal 20 proc. zajęła trzecie miejsce. Natomiast słabiej wypadła pod względem nowo zarejestrowanych samochodów elektrycznych.

W tej kategorii przeanalizowane zostały działania władz w kierunku ograniczeń zanieczyszczeń z transportu czyli m.in. stopień elektryfikacji komunikacji miejskiej, sieć stacji ładowania pojazdów elektrycznych, liczbę samochodów elektrycznych w we flocie urzędów oraz liczbę zarejestrowanych aut elektrycznych.

Transport rowerowy

Tu Warszawę wyprzedziły Chorzów i Wrocław. O stolicy autorzy piszą: „Wyróżnia ją zdecydowanie



fot. m.st. Warszawa


fot. m.st. Warszawa

największa baza rowerów miejskich (ok. 5700), stacji (ok. 400) i tras rowerowych (645 km), które w miernikach są jednak zniwelowane przez rozmiary stolicy."

Autorzy raportu uznają transport rowerowy za najbardziej ekologiczny. W tej kategorii oceniali sieć wypożyczalni rowerów miejskich oraz liczbę jednośladów przeliczeniu na liczbę mieszkańców a także długość dróg rowerowych w stosunku do innych dróg. Dodatkowo punktowali także przyrost dróg rowerowych w kilometrach na 100 km dróg.

Ułatwienia dla elektromobilności

Pierwsze miejsce zajął Poznań. Stolica Wielkopolski przyjęła strategię rozwoju elektromobilności i plan lokalizacji stacji ładowania pojazdów elektrycznych, a także oferuje pomoc w ich instalacji. Kolejne miejsca zajęły Szczecin i Gorzów Wielkopolski. W tej kategorii Warszawa nie znalazła się na podium.

Tu oceniany był poziom wydatków budżetowych na transport i łączność w planie na 2021 r. w przeliczeniu na jednego mieszkańca bo to zdaniem autorów wskazuje na zaangażowanie władz w ułatwienia w podróżowaniu dla swoich obywateli. Analizowane były także takie czynniki jak plany lokalizacji stacji ładowania czy przyjęcie strategii rozwoju elektromobilności.

Transport zbiorowy

Bezapelacyjnie pierwsze miejsce dla Warszawy - komunikacja miejska w Warszawie jest zdecydowanie najlepiej rozbudowana ze wszystkich, polskich miast. W 2020 r. na każdego mieszkańca przypadło aż 150 wozokilometrów, co jest wynikiem dwukrotnie lepszym od zajmującej drugie miejsce Łodzi. To nie byłoby możliwe bez znaczących nakładów finansowych. Władze miasta przeznaczają aż 19,7 proc. budżetu na Warszawski Transport Publiczny, to trzy razy więcej niż średnia (6,1 proc.) budżetów analizowanych miast. Autorzy zwrócili też uwagę na połączenia kolejowe wewnątrz stolicy.

W tej kategorii przeprowadzono analizę jakości i efektywności komunikacji miejskiej. Wskaźnikami była m.in. liczba wykonanych wozokilometrów w przeliczeniu na mieszkańca, udział trakcji elektrycznej, długość buspasów i poziom wydatków budżetowych.

Czyste powietrze

Zwyciężył Wrocław, za nim uplasowały się Poznań i Lublin. Warszawa zajęła czwarte miejsce. O zwycięstwie stolicy Dolnego Śląska zdecydowały wysokie wydatki na wymianę pieców i dofinansowanie dla mieszkańców do zakupu i montażu mikroinstalacji odnawialnych źródeł energii.

To ocena działań samorządów w kwestii redukcji innych gazów niż cieplarniane. Wskaźniki to np. liczba dobowych alertów smogowych w ciągu roku, wymiana starych pieców, powierzchnia terenów zielonych i realizacja kampanii społecznych przeciwko zanieczyszczeniom z transportu.

Pasażer pyta o czystość – ZOM odpowiada

Co wpływa na komfort i zadowolenie pasażerów? Punktualność i dogodne połączenia, ale także czystość. Nie tylko pojazdów Warszawskiego Transportu Publicznego, ale i miejsca od którego zaczyna się podróż, czyli przystanków. Zarząd Oczyszczania Miasta, który dba o porządek na przystankach WTP, odpowiada na najczęściej zadawane pytania.

Czekałam na autobus 122, a na przystanku było pełno szkła ze stłuczonej wiaty. Gdzie mam to zgłosić?

Bardzo ważne jest zgłaszanie takich nagłych zanieczyszczeń nie tylko ze względu na estetykę, ale przede wszystkim bezpieczeństwo pasażerów korzystających z przystanków. Zgłoszenia przyjmuje Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Stąd trafi ono do Zarządu Oczyszczania Miasta, który wyśle na wskazany przystanek ekipę interwencyjnego sprzątania. Czysta Warszawa to wspólna sprawa, dlatego zachęcamy do przekazywania takich zgłoszeń, można to zrobić przez telefon 19115, stronę www.warszawa19115 lub aplikację.

Zastanawiam się nad legalnością wieszania ogłoszeń na wiatach? Widzę, że znikają, ale co jakiś czas pojawiają się nowe. Trochę syzyfowa praca.

Oczywiście, wiata przystankowa to nie słup ogłoszeniowy. Naklejanie na niej reklam jest nielegalne, to tak naprawdę wandalizm. Dlatego służby miejskie patrolują miasto i zwracają na to uwagę. Takie ogłoszenia czy pseudograffiti z wiat usuwają służby oczyszczania miasta. Każdy z przystanków, którym zajmuje się Zarząd Oczyszczania Miasta, jest sprzątany co najmniej raz w tygodniu. Są i takie, na których ekipy z miotłami pojawiają się codziennie i jedną z czynności porządkowych jest właśnie zerwanie z szyb wiaty nielegalnych ogłoszeń.

Czy ławki i wiaty są myte?

Myty jest cały przystanek i jego wyposażenie. Średnio cztery razy od wiosny do jesieni, ale też są takie przystanki, na których wiaty myte są osiem razy w roku. Mycie odbywa się nocami, dzięki temu nie jest zaburzany komfort pasażerów, którzy w ciągu dnia liczniej podróżują autobusami i tramwajami. W pierwszej kolejności z wiaty usuwane są nielegalne reklamy i ogłoszenia. Jeśli na szybach jest pseudograffiti, w ruch idą preparaty mające ułatwić usunięcie bazgrołów. Następnie ekipy sprzątające zajmują się całą wiatą, czyli szybami, gablotami, dachem i ławkami oraz oczywiście chodnikiem przy przystanku. Taki serwis dotyczy tysiąca wiat, które ma pod opieką Zarząd Oczyszczania Miasta.



fot. Zarząd Oczyszczania Miasta

Czasem widzę ogłoszenia o zmianie organizacji ruchu na pętli autobusowej przy Dworcu Centralnym ze względu na sprzątanie. To aż tak duże przedsięwzięcie?

Szklano-stalowe konstrukcje nad pętlą przy Dworcu Centralnym wymagają specjalnego potraktowania i ze względu na bezpieczeństwo pasażerów, ale także i osób sprzątających, konieczne jest ograniczenie przejazdu autobusów przez pętlę. Ekipy porządkowe muszą umyć całą konstrukcję łącznie z dachami, czyli jest to praca na wysokości. Myte jest całe wyposażenie pętli, czyli także ławki, słupki, chodniki i kosze na śmieci i robimy to zazwyczaj w weekendy. W tym czasie zmienia się organizacja ruchu autobusów, a o szczegółach informuje z wyprzedzeniem Warszawski Transport Publiczny.

Kto decyduje kiedy są opróżniane kosze na śmieci?

Poniekąd decydują o tym pasażerowie, którzy korzystają z koszy. Tych pojemników jest na przystankach 6 tys. Ich opróżnianie zleca Zarząd Oczyszczani Miasta. A to jak często wybierane są śmieci, wynika między innymi z lokalizacji przystanków, frekwencji pasażerów, szybkości zapełniania kosza i oczywiście finansów, którymi dysponuje ZOM. Nie ma kosza na przystanku, z którego śmieci nie byłyby wybrane raz dziennie, a są i takie miejsca, gdzie ekipy porządkowe pojawiają się nawet pięć razy na dobę. Kosze są nie tylko opróżniane, ale także czyszczone z zewnątrz, na przykład z nieestetycznego pseudograffiti. W tym roku umytych z bazgrołów zostało już ok. 400 koszy.

Wyobraźnia ludzka nie zna granic. Zastanawia mnie czy służby miejskie trafiają na jakieś nietypowe zdarzenia zaśmiecenia na przystankach.

Podrzucanie śmieci w miejscach do tego nieprzeznaczonych to w Warszawie wciąż istniejący problem. Zdarza się więc też, że konieczne jest posprzątanie z przystanków nietypowych zanieczyszczeń. Do Zarządu Oczyszczania Miasta trafiały zgłoszenia o zostawionej pod wiatą pralce, lodówce czy stercie kołder. Ekipy porządkowe niejedno już widziały jeśli chodzi o zaśmiecenia, jednak totalnym zaskoczeniem była zostawiona przed laty przy wiacie trumna. Do takich nietypowych zaśmieceń ZOM wysyła często Pogotowie Porządkowe. To bardzo ważne, żeby taka służba była dostępna bez ograniczeń, zwłaszcza w kontekście nagłych zdarzeń na ulicach. Wypadki czy rozlane na jezdniach płyny samochodowe wpływają niekorzystnie na płynność ruchu, a więc i na punktualność komunikacji miejskiej. Dlatego Pogotowie ZOM działa przez całą dobę i cały rok. ■



fot. Zarząd Oczyszczania Miasta

20 LAT WARSZAWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ



WEŹ UDZIAŁ W KONKURSIE

ZAPROJEKTUJ WZÓR/GRAFIKĘ NA
20-LECIE WARSZAWSKIEJ KARTY MIEJSKIEJ

Więcej informacji znajdziesz na www.ztm.waw.pl

WTP dla... małych



Lekcje z Wychowania komunikacyjnego, organizowanego dla klas I-III szkół podstawowych, przygotowanych w ramach projektu„Nasz wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa”.



Lekcje z Wychowania komunikacyjnego, organizowanego dla klas I-III szkół podstawowych, przygotowanych w ramach projektu„Nasz wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa”.



Lekcje z Wychowania komunikacyjnego, organizowanego dla klas I-III szkół podstawowych, przygotowanych w ramach projektu„Nasz wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa”.

WTP dla... dużych



Przystanek tramwajowyPlac Politechniki 02 przed gmachem głównym Politechniki Warszawskiej.



Przystanek autobusowy UKSW 02 w rejonie Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie



Stacja metra Nowy Świat - Uniwersytet w rejonie głównego kampusu Uniwersytetu Warszawskiego

Święto inne niż wszystkie

Wszystkich Świętych to dzień zadumy i wspominania tych, którzy odeszli. Tradycyjnie tysiące mieszkańców i gości wyruszy na warszawskie nekropolie. W tym roku, ze względu na epidemię koronawirusa, nadal musimy zwracać szczególną uwagę na własne bezpieczeństwo.

Jak co roku Zarząd Transportu Miejskiego zadba o to, aby mieszkańcy Warszawy szybko i wygodnie dojechali do stołecznych cmentarzy. W czasie epidemii, gdy ważne jest utrzymywanie dystansu społecznego i unikanie zgromadzeń, zachęcamy aby groby najbliższych odwiedzić wcześniej. Od soboty 16 października kursują już autobusy linii C40:

C40: METRO MŁOCINY – J. Kasprowicza – Sokratesa – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – CM.PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA PŁD. – Wólczyńska – Estrady – Dziekanowska – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA ZACH.

W weekend 23 i 24 października na ulice wyjechały kolejne autobusy specjalnych linii, ułatwiające dojazd do cmentarzy. Oto trasy:

C09: METRO MŁOCINY – T. Nocznickiego – Wólczyńska – Opłotek – Palisadowa – K. Wóycickiego – CM. PÓŁNOCNY-BRAMA GŁ. (powrót: K. Wóycickiego – Wólczyńska).

C11: BRÓDNO-PODGRODZIE – Chodecka – Matki Teresy z Kalkuty – św. Wincentego – S. Starzyńskiego – most Gdański – Z. Słomińskiego – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – Okopowa – Powązkowska – POWĄZKI-CM. WOJSKOWY.

Kursowały także tramwaje linii C1, obsługujące trasę:

C1: ANNOPOL – Annopol – Rembielińska – Matki Teresy z Kalkuty – św. J. Odrowąża – S. Starzyńskiego – most Gdański – Z. Słomińskiego – rondo Zgrupowania AK „Radosław" – Okopowa – al. „Solidarności" – Wolska – CM. WOLSKI.

Specjalne linie cmentarne to jednak nie wszystko. Na niektórych trasach jeździły większe pojazdy, rozkłady zostały dostosowane do większej liczby podróżnych, a autobusy zatrzymywały się na wybranych przystankach „na żądanie" bez konieczności sygnalizowania przez pasażerów. Takie zmiany wprowadzono na liniach: 3, 10, 26, 27, 103, 110, 112, 115, 122, 126, 129, 132, 139, 142, 145, 147, 156, 161, 164, 169, 173, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 194, 200, 203, 204, 209, 210, 211, 213, 240, 245, 250, 251, 269, 409, 500, 511, 514, 517, 527, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 737, 738, 739, 742 i 750.

W niedzielę wszystkie tramwaje, autobusy oraz pociągi metra kursowały według sobotniego rozkładu jazdy.

Od poniedziałku 25 października do piątku 29 października oraz we wtorek 2 listopada również kursują autobusy linii C09 i C40. Dodatkowo wprowadzono zmiany dla linii: 103, 112, 115, 126, 129, 139, 142, 145, 156, 161, 164, 169, 173, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 189, 191, 193, 194, 200, 203, 204, 209, 210, 213, 240, 245, 250, 251, 269, 303, 305, 317, 409, 414, 500, 511, 514, 517, 527, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 737, 738, 739, 742, 743, 750, 809 i L39.

Specjalna komunikacja

Najwięcej tramwajów i autobusów wyjedzie na trasy 30 i 31 października oraz 1 listopada, kiedy tradycyjnie na groby ruszają setki tysięcy warszawiaków i gości spoza stolicy. Według ostrożnych szacunków na sam Cmentarz Północny tego dnia przybywa około 200 tysięcy osób. Zdecydowana większość z nich korzysta z Warszawskiego Transportu Publicznego. Nie można także zapomnieć, że wiele osób w te dni idzie do pracy – ich również trzeba dowieźć do celu.

Na samych liniach cmentarnych, których ZTM uruchomi 30 (z czego trzy tramwajowe), będzie kursowało ok. 570 autobusów i 55 składów tramwajowych dziennie. Autobusy podstawią się na przystanki nawet co 45 sekund – z taką częstotliwością będzie odjeżdżała linia C09, łącząca Metro Młociny z bramą główną Cmentarza Północnego. Znaczną część ruchu bierze też na siebie metro, które 1 listopada w okresie największego zainteresowania przejazdami będzie kursować co 2 minuty i 50 sekund na linii M1 i co 3 minuty na linii M2. W sumie, razem z normalnymi liniami autobusowymi i tramwajowymi, na stołeczne ulice wyjedzie wtedy niemal 1500 autobusów i 300 tramwajów. Do pracy ruszą też instruktorzy nadzoru ruchu i informatorzy, którzy dbają by pasażerowie bezpiecznie dotarli na warszawskie cmentarze.

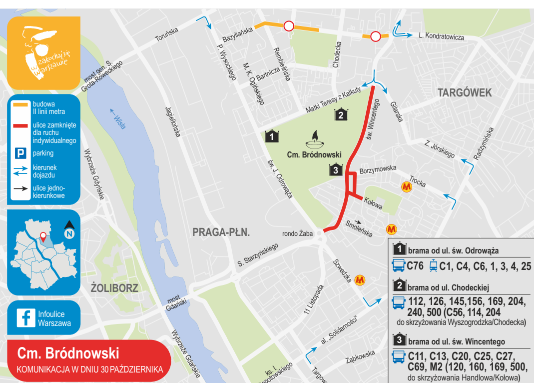
LINIE CMENTARNE

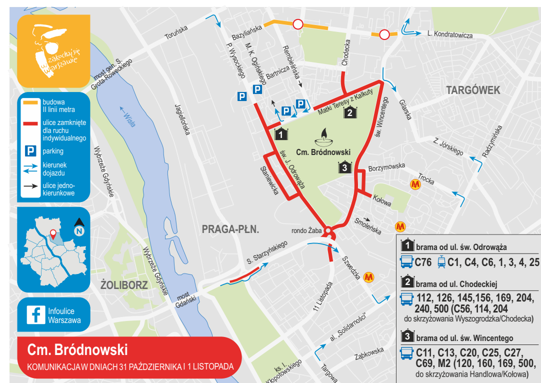
Autobusy i tramwaje linii cmentarnych pojawią się na ulicach 30 i 31 października między godziną 8.00 a 18.00, natomiast 1 listopada między 7.00 a 19.00. Wyjątkiem są linie C11, C12 i C90, które dowożą pasażerów w okolice Cmentarza Powązkowskiego. Wiele osób wybiera się tam na spacer po zachodzie słońca, kiedy już odwiedzą groby rodzinne w innych rejonach Warszawy. Te autobusy będą jeździły w weekend w godzinach 8.00 – 20.00, a w poniedziałek, 1 listopada – 7.00 – 21.00.

Na cmentarze będzie można dojechać:

Cmentarz Bródnowski

- ul. św. Wincentego: C11, C13, C20, C25, C27, C69, M2 i C20, (120, 160, 169, 500 – do skrzyżowania ulic Handlowej i Kołowej)
- ul. Odrowąża: C1, C4, C6, C76, 1, 3, 4, 25
- ul. Chodecka: 112, 126, 145, 156, 169, 240, 500, (C56, 114, 204 – do skrzyżowania ulic Chodeckiej i Wyszogrodzkiej)





Powązki

- Cmentarz Wojskowy (dawny Komunalny): C11, C12, C14, C22, C51, C63, C80, C90, M1 i C22, 180 (C70, 409 – do skrzyżowania ulic Powązkowskiej i Z. Krasińskiego)
- Cmentarz Powązkowski (Stare Powązki): C11, C22, C51, C63, C70, C80, C90, M1 i C22, 180, 409 (C1, 1, 22, 27 – do ul. Okopowej)



Cmentarz Północny

- Brama Główna (ul. K. Wóycickiego): C09, C13, C14, C42, C50, C56, C70, C84, C88, M1 i C09, 181
- Brama Południowa (ul. Wólczyńska): C40, C50, M1 i C40, 250, 409
- Brama Zachodnia (ul. Estrady): C40, C50, M1 i C40, 110, 250, 409



Cmentarz Wawrzyszewski: C13, C14, C42, C88, 10, 22, 33, 110, 116, M1 i 10, M1 i 33 (C70, C84, 114, 121, 203, 210, 250, 409, 712– do skrzyżowania ulic Wólczyńskiej i J. Conrada)



Cmentarz Żydowski: C1, M2 i C51, M2 i C63, 1, 22, 27

Cmentarz Ewangelicko-Augsburski i Ewangelicko-Reformowany: 20, 23, 24, M2 i 24

Cmentarz Prawosławny: C1, C6, 10, 11, 13, 26, 27, 105, 154, 167, 197, M2 i tramwajem

Cmentarz Wolski: C1, C6, C12, C84, 10, 13, 26, 27, 28, 105, 194, 197, 255, 713, 716, 743, M2 i tramwajem

Palmiry: C81, M1 i C81 (kursowanie autobusów linii 800 będzie zawieszone)

Cmentarz Południowy (Antoninów): C37, C47, 727, 737, M1 i 727, M1 i 737. W autobusach linii 727 i 737 obowiązują opłaty jak w I strefie biletowej.

Cmentarz Czerniakowski: 108, 131, 164, 172, 180, 185, 187, 189

Cmentarz przy ul. Wałbrzyskiej: C17, 189, 193, M1

Cmentarz Wilanowski: C17, 116, 130, 131, 139, 163, 164, 180, 200, 251, 264, 519

Cmentarz w Powsinie: 139, 200, 251, 710, 724, 742

Cmentarz w Pyrach: C37, 209, 709, 715, 727, 737, 739

Cmentarz przy ul. Ryżowej: 129, 178, 187, 191, 517

Cmentarz przy ul. Fasolowej: 129, 178, 187, 189, 191, 517

Cmentarz w Gołąbkach: 177, 194

Cmentarz na Tarchominie: C07, 126, 133, 211

Cmentarz w Rembertowie: 115, 183, 514

Cmentarz w Marysinie Wawerskim: 115, 173

Cmentarz w Zerzniu: 142, 702

Cmentarz w Radości: 161, 213

Cmentarz w Aleksandrowie: 115, 142.

W tych dniach (30 października - 1 listopada) będą też zmiany w kursowaniu tramwajów i autobusów linii: 1, 3, 4, 10, 11, 25, 26, 27, 28, 103, 107, 108, 110, 112, 114, 115, 116, 120, 122, 126, 129, 132, 139, 141, 142, 143, 145, 147, 150, 156, 157, 160, 161, 164, 169, 173, 176, 177, 178, 180, 181, 183, 185, 187, 188, 189, 193, 194, 200, 203, 204, 209, 211, 212, 213, 240, 245, 250, 251, 269, 409, 500, 511, 514, 517, 520, 523, 527, 702, 703, 706, 707, 709, 710, 711, 713, 714, 715, 721, 724, 727, 728, 731, 735, 737, 739, 742, 750, L39, N12, N41, N62 i N91. Linia autobusowa 800 zostanie zastąpiona specjalną linią cmentarną C81.

GDZIE KUPIĆ BILETY?

W sobotę, 30 października będą czynne wybrane Punkty Obsługi Pasażerów. W godzinach 8.00 – 18.00 zapraszamy do POP-ów: Metro Politechnika, Metro Ratusz-Arsenał, Metro Dworzec Wileński, Metro Młociny, Metro Trocka i Dworzec Centralny oraz w godzinach 8.00 – 19.00 do Metro Centrum i 8.00 – 19.30 CH Blue City.

W niedzielę 31 października i poniedziałek 1 listopada czynne, w godzinach 8.00 – 18.00 będą punkty: Metro Dworzec Wileński, Metro Centrum, Metro Młociny, Metro Trocka i Dworzec Centralny.

Bilety standardowo będzie można także kupić w pojazdowych i stacjonarnych automatach biletowych oraz w aplikacjach na urządzenia mobilne. ■





INFORMACJE



BILETY ZTM MOŻNA KUPIĆ W PUNKTACH OBSŁUGI PASAŻERÓW, W BILETOMATACH, WE WSZYSTKICH POJAZDACH WTP ORAZ ON LINE POPRZEZ PONIŻSZE APLIKACJE













Cennik biletów krótkookresowych

Bilet jednorazowy 20-minutowy	strefa:1+2	normalny: 3,40 zł	ulgowy: 1,70 zł
Bilet jednorazowy 75-minutowy	strefa:1+2	normalny: 4,40 zł	ulgowy: 2,20 zł
Bilet jednorazowy 90-minutowy	strefa:1+2	normalny: 7 zł	ulgowy: 3,50 zł
Bilet grupowy 75-minutowy	strefa:1	(10 osób)	ulgowy: 22 zł
Bilet dobowy (24h)	strefa:1	normalny: 15 zł	ulgowy: 7,50 zł
Bilet dobowy (24h)	strefa:1+2	normalny: 26 zł	ulgowy: 13 zł
Bilet 3-dniowy (72h)	strefa:1	normalny: 36 zł	ulgowy: 18 zł
Bilet 3-dniowy (72h)	strefa:1+2	normalny: 57 zł	ulgowy: 28,50 zł
Bilet weekendowy	strefa:1+2	normalny: 24 zł	ulgowy: 12 zł
Bilet weekendowy grupowy	strefa:1+2	normalny: 40 zł	(5osób)

Punkty Obsługi Pasażerów czynne 30.10 - 1.11.2021

Punkt Obsługi Pasażerów	30 października sobota	31 października niedziela	1 listopada poniedziałek
Metro Politechnika	8.00 - 18.00	nieczynne	nieczynne
Metro Ratusz-Arsenał	8:00 - 18:00	nieczynne	nieczynne
Metro Dworzec Wileński linia M2	8:00 - 18:00	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00
Metro Centrum	8.00 - 19.00	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00
CH Blue City	8.00 - 19.30	nieczynne	nieczynne
Metro Młociny	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00
Metro Trocka linia M2	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00
Dworzec Centralny	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00	8.00 - 18.00

PRZYPOMINAMY O OBOWIĄZKU ZASŁANIANIA UST I NOSA ORAZ ZACHOWYWANIU BEZPIECZNEGO ODSTĘPU OD INNYCH OSÓB



LISTOPAD 2021

dojazd do cmentarzy w dniach 30.10-1.11.2021 r.



cmentarz		ważne w dniach: 30-31.10 (sob, nd) w godz. 8.00 – 18.00* 1.11 (Wszystkich Świętych) w godz. 7.00 – 19.00*
BRÓDNOWSKI	ul. św. Wincentego	C11 C13 C20 C25 C27 C69 M2+C20
		120 160 169* 500* - do skrzyżowania ulic Handlowa / Kołowa, * - tylko w stronę Bródna
	ul. Odrowąża	C1 C4 C6 C76 1 3 4 25
	ul. Chodecka	112 126 145 156 169 240 500
		C56 114 204 - do skrzyżowania ulic Chodecka / Wyszogrodzka
PÓŁNOCNY	Brama Główna (ul. Wóycickiego)	C09 C13 C14 C42 C50 C56 C70 C84 C88 181 M1+C09
	Brama Południowa (ul. Wólczyńska)	C40 C50 250 409 M1+C40
	Brama Zachodnia (ul. Estrady)	C40 C50 110 250 409 M1+C40
POWĄZKI-CM. WOJSKOWY (d. Komunalny)		C11 C12 C14 C22 C51 C63 C80 C90 180 M1+C11 C70 103 122 180 221 409
POWĄZKOWSKI (Stare Powązki)		C11 C22 C51 C63 C70 C80 C90 180 409 M1+C11
		C1 1 22 27 - do ul. Okopowej
ŻYDOWSKI		C1 1 22 27 M2+tram
EWANGELICKO-AUGSBURSKI EWANGELICKO-REFORMOWANY		20 23 24 M2+24
PRAWOSŁAWNY		C1 C6 10 11 13 26 27 105 154 167 197 M2+tram
WAWRZYSZEWSKI		C13 C14 C42 C88 10 33 110 116 M1+tram (C70 C84 114 203 210 250 409 712 - do skrzyż. Wólczyńska / Conrada)
WOLSKI		C1 C6 C12 C84 10 11 13 26 27 105 194 197 255 713 716 743 M2+tram
PALMIRY		C81 M1+C81
POŁUDNIOWY (Antoninów)		C37 C47 727 737 M1+C37 M1+727 M1+737

pozostałe cmentarze

CZERNIAKOWSKI	108 131 164 172 180 185 187 189	W GOŁĄBKACH	177 194
PRZY UL. WAŁBRZYSKIEJ	C17 189 193 M1	NA TARCHOMINIE	C07 126 133 211
WILANOWSKI	C17 116 131 139 163 164 180 200 251 264 519	W REMBERTOWIE	115 183 514
W POWSINIE	139 200 251 710 724 742	W MARYSINIE WAWERSKIM	115 173
W PYRACH	C37 209 709 715 727 737 739	W ZERZENIU	142 702
PRZY UL. RYŻOWEJ	129 178 187 191 517	W RADOŚCI	161 213
PRZY UL. FASOLOWEJ	129 178 187 189 191 517	W ALEKSANDROWIE	115 142

*** ODJAZDY**

W KIERUNKU CMENTARZY (ramowe godziny):	POWRÓT Z CMENTARZY (ramowe godziny):
30-31.10.2021: 8.00-17.30, **1.11.2021:** 7.00-18.30	**30-31.10.2021:** 8.30-18.00, **1.11.2021:** 7.30-19.00

LINIE C11, C12 I C90 KURSUJĄ OK. 2 GODZINY DŁUŻEJ.

PODANE W ULOTCE PRZEBIEGI TRAS MOGĄ ULEC DORAŹNYM ZMIANOM WYMUSZONYM BIEŻĄCĄ SYTUACJĄ DROGOWĄ LUB INNYMI CZYNNIKAMI.

WYKAZ LINII CMENTARNYCH:

TRAMWAJE:

C1 CM. WOLSKI – Okopowa (Powązki) – most Gdański – Odrowąża (Bródno) – **ANNOPOL**
C4 PL. NARUTOWICZA – Nowowiejska – Marszałkowska – al. Solidarności – Odrowąża (Bródno) – **ŻERAŃ WSCH.**
C6 CM. WOLSKI – al. Solidarności – Odrowąża (Bródno) – **ŻERAŃ WSCH.**

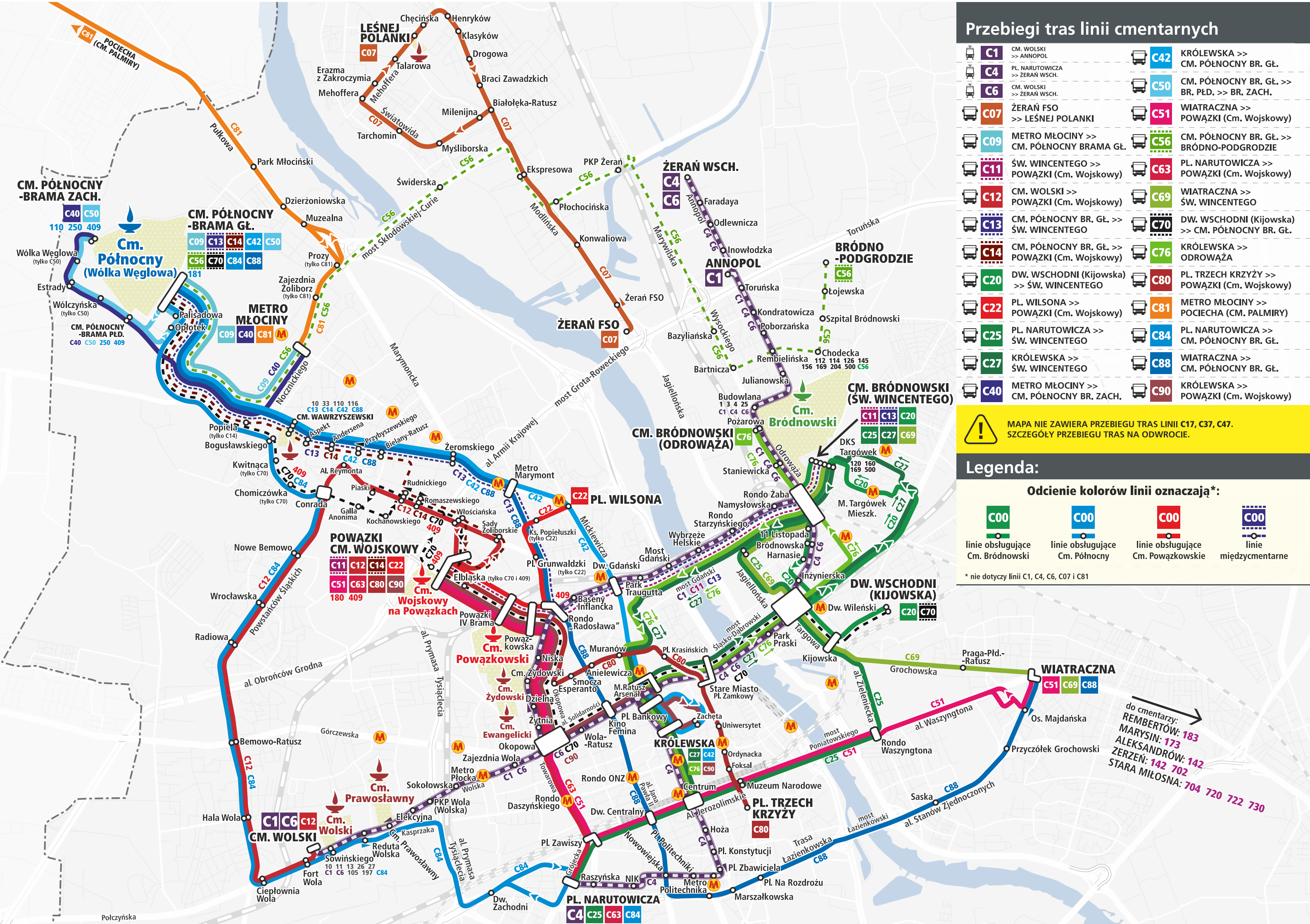
AUTOBUSY:

C07 ŻERAŃ FSO – LEŚNEJ POLANKI
C09 METRO MŁOCINY – CM. PÓŁNOCNY Brama Gł.
C11 ŚW. WINCENTEGO – POWĄZKI
C12 CM. WOLSKI – POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C13 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł. – ŚW. WINCENTEGO
C14 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł. – Wawrzyszew – **POWĄZKI (Cm. Wojskowy)**
C17 BOKSERSKA – Wałbrzyska – **WILANÓW**
C20 DW. WSCHODNI (Kijowska) – ŚW. WINCENTEGO
C22 PL. WILSONA – POWĄZKI
C25 PL. NARUTOWICZA – ŚW. WINCENTEGO
C27 KRÓLEWSKA – ŚW. WINCENTEGO
C37 METRO WILANOWSKA – CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C40 METRO MŁOCINY – CM.PÓŁNOCNY Brama Zach.
C42 KRÓLEWSKA – CM. PÓŁNOCNY Brama Główna
C47 P+R AL.KRAKOWSKA – CM. POŁUDNIOWY (Antoninów)
C50 CM. PÓŁNOCNY (Brama Główna – Brama Południowa – Brama Zachodnia)
C51 WIATRACZNA – POWĄZKI
C56 CM. PÓŁNOCNY Brama Gł. – Cm. Bródnowski (Chodecka) – **BRÓDNO-PODGRODZIE**
C63 PL. NARUTOWICZA – POWĄZKI
C69 WIATRACZNA – ŚW. WINCENTEGO
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) – Powązki – **CM. PÓŁNOCNY Brama Główna**
C76 KRÓLEWSKA – ODROWĄŻA
C80 PL. TRZECH KRZYŻY – POWĄZKI
C81 METRO MŁOCINY – Palmiry – POCIECHA
C84 PL. NARUTOWICZA – CM. PÓŁNOCNY Brama Główna
C88 WIATRACZNA – CM. PÓŁNOCNY Brama Główna
C90 KRÓLEWSKA – POWĄZKI

UWAGI OGÓLNE

W dniach 30.10-1.11.2021 r. autobusy i tramwaje kursują według sobotniego rozkładu jazdy. W pojazdach linii cmentarnych oraz linii **727** i **737**, niezależnie od ich przebiegu, obowiązują **bilety i opłaty przewidziane dla strefy 1**.
W rejonie cmentarzy oraz przystanków początkowych linii cmentarnych do Państwa dyspozycji są informatorzy ZTM ubrani w odblaskowe kamizelki.

PRZYPOMINAMY O OBOWIĄZKU ZASŁANIANIA UST I NOSA ORAZ ZACHOWYWANIU BEZPIECZNEGO ODSTĘPU OD INNYCH OSÓB



Przebiegi tras linii cmentarnych
C1 CM. WOLSKI >> ANNOPOL
C4 PL. NARUTOWICZA >> ŻERAŃ WSCH.
C6 CM. WOLSKI >> ŻERAŃ WSCH.
C07 ŻERAŃ FSO >> LEŚNEJ POLANKI
C09 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BRAMA GŁ.
C11 ŚW. WINCENTEGO >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C12 CM. WOLSKI >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C13 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> ŚW. WINCENTEGO
C14 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C20 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> ŚW. WINCENTEGO
C22 PL. WILSONA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C25 PL. NARUTOWICZA >> ŚW. WINCENTEGO
C27 KRÓLEWSKA >> ŚW. WINCENTEGO
C40 METRO MŁOCINY >> CM. PÓŁNOCNY BR. ZACH.
C42 KRÓLEWSKA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C50 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BR. PŁD. >> BR. ZACH.
C51 WIATRACZNA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C56 CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ. >> BRÓDNO-PODGRODZIE
C63 PL. NARUTOWICZA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C69 WIATRACZNA >> ŚW. WINCENTEGO
C70 DW. WSCHODNI (Kijowska) >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C76 KRÓLEWSKA >> ODROWĄŻA
C80 PL. TRZECH KRZYŻY >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
C81 METRO MŁOCINY >> POCIECHA (CM. PALMIRY)
C84 PL. NARUTOWICZA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C88 WIATRACZNA >> CM. PÓŁNOCNY BR. GŁ.
C90 KRÓLEWSKA >> POWĄZKI (Cm. Wojskowy)
MAPA NIE ZAWIERA PRZEBIEGU TRAS LINII C17, C37, C47. SZCZEGÓŁY PRZEBIEGU TRAS NA ODWROCIE.
Legenda:
Odcienie kolorów linii oznaczają*:
C00 linie obsługujące Cm. Bródnowski
C00 linie obsługujące Cm. Północny
C00 linie obsługujące Cm. Powązkowskie
C00 linie międzycmentarne
* nie dotyczy linii C1, C4, C6, C07 i C81
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA ZACH.
C40 C50
110 250 409
Cm. Północny (Wólka Węglowa)
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA GŁ.
C09 C13 C14 C42 C50
C56 C70 C84 C88
181
CM. PÓŁNOCNY -BRAMA PŁD.
C40 C50 250 409
METRO MŁOCINY
C09 C40 C81
LEŚNEJ POLANKI
C07
ŻERAŃ FSO
C07
ŻERAŃ WSCH.
C4 C6
ANNOPOL
C1
BRÓDNO -PODGRODZIE
C56
CM. BRÓDNOWSKI (ŚW. WINCENTEGO)
C11 C13 C20
C25 C27 C69
Cm. Bródnowski
CM. BRÓDNOWSKI (ODROWĄŻA)
C76
PL. WILSONA
C22
POWĄZKI CM. WOJSKOWY
C11 C12 C14 C22
C51 C63 C80 C90
180 409
Cm. Wojskowy na Powązkach
Cm. Powązkowski
Cm. Żydowski
Cm. Ewangelicki
Cm. Prawosławny
Cm. Wolski
CM. WOLSKI
C1 C6 C12
DW. WSCHODNI (KIJOWSKA)
C20 C70
WIATRACZNA
C51 C69 C88
KRÓLEWSKA
C27 C42
C76 C90
PL. TRZECH KRZYŻY
C80
PL. NARUTOWICZA
C4 C25 C63 C84
do cmentarzy:
REMBERTÓW: 183
MARYSIN: 173
ALEKSANDRÓW: 142
ZERZEŃ: 142 702
STARA MIŁOSNA: 704 720 722 730
POCIECHA (CM. PALMIRY)

Trzy dni w pełnej gotowości

W pobliże cmentarza podjeżdża autobus, a na horyzoncie już widać kolejny. Gdzie ma się podstawić, kiedy odjechać, a kiedy kierowca może się udać na przerwę? Tym wszystkim zarządzają osoby kierujące ruchem na pętli.

Liczby robią wrażenie. W tym roku na 30 liniach cmentarnych będzie jeździło 570 autobusów i 55 składów tramwajowych dziennie. Taborem trzeba sprawnie zarządzać, żeby dobrze wykorzystać ten potencjał i zapewnić jak najlepsze warunki podróżowania na cmentarze wszystkim chętnym. Tym właśnie zajmują się osoby kierujące ruchem na pętlach, którzy współpracują z Centralą Ruchu i są na pierwszej linii frontu. Jest ich co roku około setki. Pracują w różnych miejscach i mają rozmaite zadania.



Specjalne pętle

Największy ruch jest w okolicach cmentarzy centralnych, dlatego tam są organizowane specjalne pętle, na które podjeżdżają autobusy (np. na ulicy Kołowej czy w pobliżu Cmentarza Powązkowskiego). Każdym krańcem zarządza kierownik, który odpowiada za sprawne wykonywanie pracy przez osoby kierujące ruchem na ulicy. On rozdziela zadania i przydziela do każdej linii ludzi, którzy nadzorują ruch na przystankach i wypuszczają autobusy w trasę. Zarządza też np. przerwami osób, pracujących na przystankach.

Czasem trzeba odpocząć, bo cmentarne pętle działają od około 7 rano do 19, a w okolicach Powązek nawet dłużej (wiele osób wybiera się na ten malowniczy cmentarz wieczorem, dlatego ostatnie odjazdy autobusów są zaplanowane trochę później). Praca zaczyna się od krótkiej odprawy i podziału zadań, żeby każdy wiedział, co ma robić, kiedy zacznie się duży ruch, a sytuacja może się zmieniać z minuty na minutę, choćby ze względu na kapryśną pogodę.

Liczy się elastyczność

W zależności od natężenia ruchu pod cmentarzem autobusy odjeżdżają w stałych odstępach czasu na sygnał. Dyspozycje dotyczące kursowania wydaje osoba odpowiedzialna za konkretną linię, ale żeby zrobić to dobrze i nie wprowadzić bałaganu, musi się komunikować z osobami pracującymi na przeciwległym krańcu - bezpośrednio lub przez kierownika. Chodzi o to, żeby autobusy pracowały efektywnie czyli nie odjeżdżały puste. W tym roku z powodu epidemii koronawirusa trzeba będzie także czuwać nad tym by nie było przepełnień.

Trzeba też elastycznie reagować na sytuację. Jeśli na danej linii potrzeba więcej wozów, to wtedy tam przesuwa się więcej autobusów. Czasem osoba kierująca ruchem na pętli musi się oderwać od swoich podstawowych zadań i udzielić informacji pasażerom. Wprawdzie na krańcach stoją też specjalnie na te dni wyznaczeni informatorzy, ale niekiedy ludzie odwiedzający cmentarze w poszukiwaniu informacji podchodzą do pierwszej, napotkanej osoby, ubranej w kamizelkę Zarządu Transportu Miejskiego. To dodatkowe wyzwanie, bo zaaferowani, szukając „swojej" linii, potrafią maszerować środkiem ulicy.

Na rozstajach

Pracownicy ZTM są też na najważniejszych skrzyżowaniach w okolicach cmentarzy – w te miejsca trafiają osoby z uprawnieniami do kierowania ruchem. W czasie święta Wszystkich Świętych i Zaduszek co roku wdrażana jest specjalna organizacja ruchu. Część ulic dostępna jest tylko dla Warszawskiego Transportu Publicznego, część zupełnie wyłączona z ruchu kołowego.
Tutaj pracownicy ZTM współdziałają ze Strażą Miejską i Policją. Bez pomocy funkcjonariuszy ciężko byłoby zapanować nad ruchem indywidualnym. Mundur

i lizak oraz radiowóz są sprzymierzeńcami w utrzymywaniu porządku, choć zdarza się, że czasem kierowcy dyskutują nawet z policjantami, a to też wstrzymuje ruch i może spowodować opóźnienia autobusów. ■

Czasem słońce, czasem deszcz

Kierowcy autobusów stosują się do wskazówek ale i tak praca jest trudna i wyczerpująca, zwłaszcza kiedy pogoda nie dopisuje. O pracy w czasie święta Wszystkich Świętych i Zaduszek opowiada Agnieszka Buszka, na co dzień pracowniczka biurowa ZTM.

Jak wygląda typowy dzień osoby wspomagającej nadzór przy kierowaniu ruchem w okresie Wszystkich Świętych?

Rozpoczynamy około siódmej rano. Kierownik krańca robi odprawę, a chwilę później pętla jest zamykana dla innych autobusów. Potem jeszcze trzeba sprawdzić, czy wszystkie przystanki i oznaczenia są ustawione we właściwych miejscach, czy są naklejki informacyjne. Zazwyczaj mam swoje miejsce przy wjeździe autobusów na pętlę. Z rana, gdy zjeżdżają się autobusy, jest większe natężenie ruchu. Kierowcy często pamiętają organizację ruchu z zeszłych lat, ale są też nowi, a poza tym coś mogło się zmienić, dlatego trzeba uważnie obserwować co się dzieje. Potem ruch się trochę uspokaja i znów rośnie, gdy przyjeżdża druga zmiana. Mniej więcej w połowie dnia kierowcy mają też przerwy. Wtedy trzeba im wskazać, gdzie mają stanąć, aby ich autobus nie blokował ruchu.

Jak się zarządza tym miejscem postojowym?

Jeśli przyjeżdża pierwszy z kierowców w kolejce do przerwy, to wskazuję mu po prostu wolne miejsce. Jeśli nagle podjedzie pięć wozów, to trzeba je ustawić tak, żeby przez cały czas trwania przerwy nie blokowały ruchu, bo nie wolno im się przestawiać w czasie jej trwania. Pętla jest dość długa, ja stoję na jej początku i jeśli widzę, że na dalszym odcinku robi się „ciasno", to kieruję kierowcę do następnego pracownika ZTM, który ma lepszy ogląd sytuacji i to on wskaże odpowiednie miejsce.

Kierowcy chętnie współpracują?

Jesteśmy charakterystyczni, mamy kamizelki z napisem „Nadzór ruchu", lizaki. Kierowcy wiedzą, kto będzie wydawał im polecenia. Podjeżdżają, witają się. Czasem zagadują, narzekają na deszcz lub cieszą się ze słonecznej pogody. Mam taki zwyczaj, że każdego zatrzymuję „na dzień dobry" i informuję o organizacji krańca. Podpowiadam, czy ma stawać po lewej, czy po prawej stronie, bo wiele zależy od tego, z jakiego przystanku potem odjeżdżają.

A kierowcy aut osobowych?

Samochody prywatne potrafią wjechać mimo zakazu – kierowca może się zagapić, bo organizacja ruchu jest inna niż zwykle albo pojechać źle z premedytacją. Dzięki temu, że współpracujemy z Strażą Miejską i Policją, jest łatwiej. Oni kierują ruchem w pojęciu „kodeksowym" i potrafią wzbudzić większy respekt. Funkcjonariusze są bardzo pomocni.

Jest czas na chwilę wytchnienia?

Ta praca wymaga nieustannie skupionej uwagi, podjeżdżają autobusy, jest dużo pieszych. Minusem jest brak wpływu na pogodę. W 2019 roku było ciepło, ale w 2018 roku ubranie mi przemokło. Po takim dniu jestem naprawdę wyczerpana. A w trakcie pracy? Jest dla nas punkt socjalny - można coś zjeść i napić się czegoś ciepłego. Bułka na ciepło smakuje wtedy wyjątkowo. Mamy też swoje toalety. To proza życia, ale bardzo ułatwia kilkugodzinną pracę w terenie. ■



Przedłuż e-hologram w biletomacie!



E-hologramy Karty warszawianki / warszawiaka, które straciły ważność 30 września 2021 roku można przedłużać w biletomatach do końca roku kalendarzowego. Nie trzeba przychodzić do Punktu Obsługi Pasażerów.

Szczegółowe informacje:

www.wtp.waw.pl	Miejskie Centrum Kontaktu 19 115	Punkty Obsługi Pasażerów ZTM	Urzędy Dzielnic	www.karta.um.warszawa.pl (informacja o pozostałych zniżkach)

Spotkajmy się w szkole

Ruszamy z zajęciami komunikacyjnymi dla najmłodszych uczniów – przyjedziemy autobusem do szkoły i zaprosimy dzieci do wspólnej zabawy, w czasie której poznają zasady bezpiecznego podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym.

Rozpoczęliśmy zapisy na zajęcia komunikacyjne „Nasza wspólna sprawa, ekologiczna Warszawa" dla uczniów z klas I-III warszawskich szkół podstawowych. Takie zajęcia organizowaliśmy już w minionych latach, ale w zeszłym roku z powodu epidemii musieliśmy z nich zrezygnować. Teraz wracamy do szkół. Wybranego dnia tygodnia przyjeżdżamy do umówionej szkoły autobusem elektrycznym.



Pierwsza część zajęć to pogadanka pracowników Zarządu Transportu Miejskiego o transporcie miejskim – jego zaletach oraz o bezpiecznym podróżowaniu autobusami, metrem, tramwajami i pociągami. Wyświetlane są także odcinki serialu „Pan Bilecik", z których uczniowie dowiadują się m.in. jakie informacje można znaleźć na przystanku, dlaczego maluje się na nich żółte linie, dlaczego trzeba trzymać się poręczy w czasie podróży, czy wolno jeść w autobusie oraz jak zachowywać się w sytuacjach nadzwyczajnych.



Druga część zajęć jest w elektrycznym autobusie. Kierowca Miejskich Zakładów Autobusowych opowiada uczniom o ekologicznych środkach transportu publicznego. Dzieci poznają tajemnice „elektryka" i oglądają niedostępne na co dzień zakamarki pojazdu – komorę silnika, pantograf i baterie.

Zajęcia planowane są na wtorki (z wyjątkiem dni wolnych od zajęć, okresów świątecznych oraz ferii zimowych). Na zgłoszenia czekamy pod adresem ekozajecia@ztm.waw.pl. W zgłoszeniu należy podać nazwę szkoły, liczbę klas, telefon kontaktowy do nauczyciela. W ciągu jednego dnia w zajęciach może uczestniczyć maksymalnie pięć klas. Liczba miejsc jest ograniczona – decyduje kolejność zgłoszeń.

Warunkiem uczestnictwa jest zapewnienie na terenie szkoły miejsca do zaparkowania autobusu (12-metrowego) tak, aby uczniowie mogli się przy nim bezpiecznie poruszać podczas zajęć.

UWAGA: prosimy, aby rodzice uczniów nie dokonywali zgłoszeń. Informację o naborze zajęć prosimy przekazywać wychowawcom dzieci!

Dodatkowe informacje o zajęciach znajdują na stronie Zarządu Transportu Miejskiego. Materiały edukacyjne można znaleźć w zakładce „Wychowanie komunikacyjne". ▪

Autobus z szelkami

Warszawskie zajezdnie trolejbusowe nie miały łatwego życia. Mocno doświadczała je historia. Czy zresztą, mogło być inaczej, skoro same trolejbusy były traktowane dość szorstko?

Trolejbusy znikały ze stolicy dwa razy – za drugim razem, ponad 25 lat temu, zlikwidowano je ostatecznie. Nie przez przypadek stało się to w kilka miesięcy po uruchomieniu pierwszego odcinka długo wyczekiwanego metra. „Trajlusie", jak je nazywali warszawscy pasażerowie, jeździły w tamtym czasie już tylko do Piaseczna i to właśnie tam miały swoją bazę. Niektórzy traktowali je jako ciekawostkę, dla innych, tych podróżujących na południe od stolicy, był to jednak ważny środek komunikacji.

Tramwaje z autobusami

We wcześniejszych latach trolejbusy odgrywały dużo większą rolę w stołecznej komunikacji. Szczyt popularności przeżywały na początku lat 60., kiedy po stołecznych ulicach jeździło 127 wozów na 10 liniach. Docierały m.in. na Dworzec Gdański, pl. A. Zawiszy czy na ulicę Kazimierzowską.

A gdzie miały swoją bazę? Nocowały w zajezdni przy ul. Łazienkowskiej, mniej więcej tam, gdzie dziś stoi budynek hali Torwar. Jak wiele miejsc związanych z warszawską komunikacją, także i to miało bardzo ciekawą historię. Już same początki zajezdni, a właściwie nawet ulicy Łazienkowskiej są niezwykle barwne. Są świadectwem stosunków, panujących w Warszawie na początku XX wieku, zaradności bogatych mieszkańców i braku planów zarządzania miastem przez jego władze. Były tam wtedy bagienne, lekko podmokłe tereny, którymi wiódł rów odwadniający. Jak pisze w swojej książce „Warszawskie trolejbusy" Włodzimierz Winek, niedaleko mieli swoje parcele także bogaci mieszkańcy miasta, panowie Martens, Lefas i Bejgert. Z radością powitaliby oni dobry dojazd do swoich posiadłości, ale nie zamierzali oddawać na ten cel ziemi. Z pomocą przyszło im wojsko oraz Zarząd Pałaców, które zażądały od miasta wytyczenia drogi. Magistrat się zgodził, ale potrzebował pasa ziemi pod wytyczenie ulicy. Swoje grunty oddał Zarząd Pałaców i wszyscy czuli się w tej sytuacji wygrani.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygnC. 1-B-202-1
Zawodnicy podczas defilady na na Stadionie Wojska Polskiego. W tle dach zajezdni trolejbusowej na ul. Łazienkowskiej.
16 września 1938



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/651/10
Pracownicy zajezdni w jadalni podczas przerwy śniadaniowej.
wrzesień 1947

Skoro była już droga, to ceny nieruchomości momentalnie wzrosły, a w efekcie pojawili się chętni na ich sprzedaż. Kupców było mniej, ale znów z pomocą przyszło miasto, które zadeklarowało, że ziemię w tamtym miejscu kupi i zorganizuje tam targowisko. Zdecydowano się na kupno działki od pana Konopki, który okazał się referentem w Towarzystwie Martens i Daab. Jarmark w tamtym miejscu nie miał racji bytu, nie przynosił dochodów, a wręcz straty i nie pomogło nawet naganianie sprzedających przez policję. Miejsce handlu trzeba było w 1914 roku zamknąć.

Działek miasto na szczęście się nie pozbyło. Przydały się kilka lat później - w trudnej, powojennej sytuacji. Magistrat, chcąc zaopatrzyć ludność w żywność i opał, powołał do życia Miejskie Zakłady Zaopatrzenia Warszawy, które przejęły część taboru miejskiego. Stojące przy Łazienkowskiej drewniane budynki nie nadawały się na dłuższą metę do garażowania pojazdów i wykonywania tam napraw. Zaprojektowaniem nowego garażu wraz z zapleczem zajął się architekt miejski Julian Dzierżanowski, jeden z czołowych przedstawicieli „stylu narodowego" w architekturze.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/8
Mechanicy na dachu trolejbusu.
1948

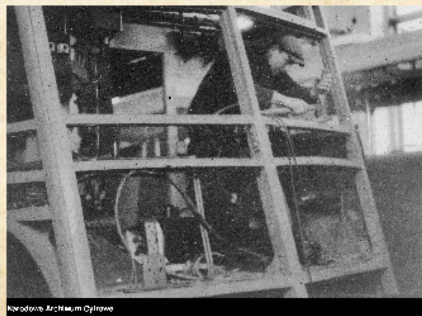
Efektem jego pracy był budynek nie tylko funkcjonalny, ale też piękny i stylowy, pełen wykuszy, narożnych baszt, spadzistych dachów i detali podkreślających podział pięter. W dwóch basztach od strony Łazienkowskiej mieściły się mieszkania służbowe (mieszkali tam m.in. kierownik stacji, główny dyspozytor czy główny mechanik).

Nad tamtym miejscem ciążyło jakby dziwne fatum. Znów kasa miejska notowała straty, ponieważ na utrzymanie drogich warsztatów trzeba było sporych pieniędzy. O ile jeszcze do 1928 r. sytuacja wyglądała w miarę przyzwoicie, o tyle już rok później, kiedy zaczął się światowy kryzys finansowy, a koszty utrzymania trzykrotnie przekroczyły zakładany budżet, trzeba było coś wymyśleć. Rozwiązaniem okazało się przekazanie terenów Tramwajom Warszawskim, które w tamtym czasie zajmowały się też komunikacją autobusową. Przy Łazienkowskiej garażowało 35 autobusów, a kolejnych pięć mogło być w tym samym czasie naprawianych. Zajezdnia szybko okazała się za mała, ale do wybuchu wojny nie została rozbudowana, bo przyległymi terenami zainteresował się Wojskowy Klub Sportowy „Legia”.

Wieczna prowizorka

Działania wojenne we wrześniu 1939 r. i kolejne lata wojny budynki przetrwały w niemal nienaruszonym stanie. Jak zaznacza Włodzimierz Winek w swojej książce dopiero Powstanie Warszawskie przyniosło ogrom zniszczeń. Zajezdnia była jedną z powstańczych redut, a dodatkowo przez dłuższy czas tamtędy przebiegała linia frontu.

Mury były tak zniszczone, że w normalnych czasach nadawałyby się właściwie tylko do wyburzenia. Czasy



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/6
Mechanik naprawia przud trolejbusu.
1948



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/3
Mechanik z rusztowania naprawia trolejbus.
1948

powojenne w stolicy były jednak wyjątkowo trudne i ze wszystkich zajezdni tramwajowych i autobusowych na lewym brzegu Wisły ta była w miarę najlepiej zachowana. Wtedy właśnie na scenę dziejów wkroczyły trolejbusy. Lustrator budowlany Biura Odbudowy Stolicy zanotował, że „budynki Łazienkowska 8/10/12 remontuje się na stacje trolejbusów".

W tym przypadku czasownik niedokonany „remontuje się" okazał się jak najbardziej proroczy, bo w powojennej historii komunikacji ta zajezdnia zapisała się jako wiecznie tymczasowa. Jako, że prowizorki są często najbardziej trwałe, to nie doczekała się ani całkowitej odbudowy, ani poważnych remontów. Zadowalano się tymczasowymi adaptacjami, byle tylko zajezdnia spełniała bieżące potrzeby. Warunki pracy były ciężkie, ale mechanicy pocieszali się tym, że w nowym miejscu będzie lepiej. Jak wspominano po latach, nikt nie narzekał, każdy bez przymusu zostawał w pracy po godzinach wierząc, że takie poświęcenie w końcu przyniesie efekty. Jeden z pracowników przyniósł pewnego dnia do przetopienia kilka dobrych, dużych, miedzianych garnków. Miały z nich powstać styczniki, ale koledzy po naradzie, kazali mu je zanieść z powrotem do domu, ratując w ten sposób jedno małżeństwo.

Dopiero w połowie lat 50. wyremontowano pierwsze piętro i zaadaptowano je na potrzeby zajezdni. Wykorzystywano je jako świetlicę zakładową, w której odbywały się liczne imprezy kulturalno-oświatowe. Remont na Łazienkowskiej wymusiły dwie rzeczy - dostawy nowych trolejbusów marki Skoda, które musiały garażować w lepszych warunkach oraz przedłużająca się budowa zajezdni przy ulicy Chełmskiej. Dziś po tej zajezdni nie ma już śladów.

W innym miejscu na Mokotowie

Nowe miejsce dla warszawskich trolejbusów miało powstać w latach 50., ale budowy, jak to często w tamtych czasach napotykały na „obiektywne trudności". Pisało o tym „Życie Warszawy" w numerze 31/1956:

„Kiedy pytam o losy zajezdni trolejbusowej na Chełmskiej, na twarzach informatorów zjawia się smutny uśmiech. O to długa historia: Dokumentację przygotowuje się od 1950 roku. Potem była ona przerabiana wg nowych założeń. Przez trzy lata trwa to przerabianie. Kolejnych terminów jej zakończenia nikt się już nie doliczy. Ostatecznie miała być gotowa do 55 roku. Teraz mowa, że w kwietniu 56 roku, a w Miastoprojekcie Stolica – Południe dają do zrozumienia, że ten kwiecień będzie



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/4
Mechanik z rusztowania naprawia trolejbus.
1948



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/651/5
Naprawa trolejbusu.
wrzesień 1947

primaaprilisowy, że raczej należy spodziewać się na koniec tego roku."

Budowa szła opornie, rozpoczęto ją na podstawie częściowych planów zagospodarowania terenu. Pierwsze trolejbusy miały tam stanąć w 1957 roku. W styczniu 1958 roku „Express Wieczorny" donosił, że będzie ona oddana do końca 1958 roku. Kilka miesięcy później reporter znów pojawił się na placu budowy. Chwalił planowane rozwiązania (m.in. elektryczny transporter do przesuwania trolejbusów poddawanych przeglądom), a artykuł kończył informacją, że roboty budowlane wykonywane są bardzo starannie i zajezdnia zostanie przekazana do eksploatacji w przyszłym roku.

Ostatecznie zajezdnia trolejbusowa na Chełmskiej została przekazana do użytkowania 16 stycznia 1960 roku, a place postojowe przy Łazienkowskiej zaczęły być domem dla Ikarusów 620 (potem dla Jelczy – Mex). Zanim kompleks został ostatecznie przekazany do użytkowania, MPK postanowiło działać. Trolejbusy Skoda były wrażliwe na wilgoć i mróz, i na dłuższą metę nie mogły stać przy Łazienkowskiej. Chociaż prowadzono jeszcze prace wykończeniowe, to wozy przekwaterowano już do nowej zajezdni.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/9
Uszkodzone trolejbusy czekające na przegląd kapitalny.
1948

Lepsze warunki pracy działały też mobilizująco na załogę, która za cel postawiła sobie m.in. zbudowanie pierwszego, przegubowego trolejbusu. Pierwszy z trzech, które powstały zaczął służbę na linii 56 w marcu 1963 roku. I właśnie wtedy, kiedy osiągnięto ten sukces, zaczął się w Warszawie zmierzch trolejbusów. Ich miejsce zajmowały autobusy, do których obsługi Chełmska nie była jednak w pełni przygotowana. Z pracy odchodzili doświadczeni mechanicy, a w zajezdni stacjonowało coraz mniej „trajlusiów". W październiku 1967 r. było ich już tylko 65, aż wreszcie w 1973 r. zniknęły zupełnie. A sama zajezdnia została zlikwidowana już w czasach zupełnie współczesnych – oficjalna data zakończenie jej działalności to 1 kwietnia 2006 r. W listopadzie natomiast grunt został sprzedany na przetargu za rekordową wtedy kwotę ponad 370 mln zł. Przeznaczono go pod zabudowę mieszkaniową ale do dziś stoi pusty.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/654/1
Trolejbusy stojące na placu
1948

Trolejbusy podmiejskie

Przez kilka lat trolejbusów nie było, a kiedy Rada Państwa podjęła decyzję o ich przywróceniu, trzeba było wybudować nową zajezdnię. Kompleks budynków miał stanąć w Piasecznie. Niestety, końcówka lat 70. i początek 80., to pogłębiający się kryzys gospodarczy i permanentny niedobór wszystkiego. Budowa przeciągnęła się do 1983 roku, a gdyby nie determinacja pracowników komunikacji, to pewnie czekano by z oddaniem choćby części kompleksu jeszcze dłużej. Ostatecznie, trolejbusy powróciły na warszawskie ulice po 10 latach przerwy 1 czerwca 1983 roku o godzinie 4:00. Pierwszym pojazdem kierował Wiesław Zieliński.

Zakład już w momencie uruchomienia wymagał modernizacji, bo zmieniły się proporcje taboru. Planowano umieszczenie tam 150 autobusów i tyle samo trolejbusów. Ostatecznie autobusów stanęło tam aż 240. Trolejbusy były na drugim planie, brakowało pieniędzy na zakupy



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/3/0/25/651/13
Mechanicy na dachu trolejbusu,
wrzesień 1947

nowego taboru. Radzieckie ZIU były już wysłużone, a trolejbusy zbudowane w oparciu o karoserię Jelcza PR110 drogie. Dlatego sprowadzono 12 wozów Saurer E4 TIILM ze szwajcarskiego miasta St. Gallen.

Gwóźdź do trumny trolejbusów, a co za tym idzie, także zajezdni, wbili Brytyjczycy z firmy Drawlane Consulting.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 3/51/0/6.20/179 (daw. 51-179-2)
Trolejbus marki Lowa na linii 53 (numer boczny 66). Widok w kierunku placu Zamkowego.
1954-1958

Plan restrukturyzacji warszawskiej komunikacji przewidywał zamknięcie m.in. zajezdni w Piasecznie. Razem z nią miały zniknąć trolejbusowe linie 51 i 651. W obronie zajezdni w Piasecznie stawali nawet posłowie o znanych nazwiskach, ale ekonomia okazała się nieubłagana. Po likwidacji linii trolejbusowej do 2002 roku „nocowały" tam autobusy Miejskich Zakładów Autobusowych. Potem teren ramach działania komisji ds. zwrotu mienia Kościoła katolickiego i innych związków wyznaniowych przejęły dwa zakony i sprzedały. Dziś na terenie dawnej zajezdni nie ma żadnych budynków, zerwana została nawet nawierzchnia. Na 10 hektarach nie zostały żadne ślady po jeżdżących tam kiedyś trolejbusach. W mediach można znaleźć informacje o planach budowy tam wielofunkcyjnego centrum handlowo-biurowego. ■

Źródła:
W. Winek "Warszawskie trolejbusy", Warszawa 2021
"Życie Warszawy" Nr 31/1956

W POJAZDACH KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ NADAL OBOWIĄZUJE NAKAZ ZASŁANIANIA UST I NOSA MASECZKĄ



warszawa19115.pl/koronawirus

zakochaj się w Warszawie

19115 WARSZAWA MIEJSKIE CENTRUM KONTAKTU


zakochaj się
w Warszawie